



PLAN DE TRANSPORT DE

Charlevoix

Un levier
indispensable
à l'économie
de la région

PLAN D'ACTION

Québec    



PLAN DE TRANSPORT DE *Charlevoix*

Un levier
indispensable
à l'économie
de la région

PLAN D'ACTION

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec, 2003
ISBN 2-550-40369-X
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

LETTRE DU DIRECTEUR DE QUÉBEC

Le 20 novembre 2002

Madame, Monsieur,

La réalisation du Plan de transport de Charlevoix constitue en soi l'aboutissement de l'analyse de la problématique du transport dans son ensemble pour la région de Charlevoix. C'est donc avec beaucoup de plaisir et une grande satisfaction que je vous propose le dernier jalon de cette réalisation, soit le Plan d'action.

Cette dernière étape, s'appuyant sur des analyses objectives, suggère des orientations et des actions réalistes permettant l'atteinte des enjeux déterminés lors de la confection du Diagnostic du Plan de transport de Charlevoix qui a été élaboré en consultation avec les intervenants du milieu.

Cinq axes d'intervention sont ainsi proposés dans le présent document. On y trouve des orientations et des actions qui touchent au réseau routier, au transport collectif des personnes, à l'aménagement du territoire et à l'environnement, au transport des marchandises et à l'intermodalité et, finalement, au transport récréatif.



Particulièrement pour le réseau routier, les orientations et les actions retenues dans le Plan d'action respectent, dans la mesure du possible, l'ensemble des contraintes budgétaires et techniques propres à la réalisation d'un projet routier, tout en tenant compte des considérations environnementales, humaines et économiques du moment. Il faut aussi noter que la participation du milieu est essentielle pour l'aboutissement du Plan d'action dans son ensemble, surtout pour la réalisation des actions qui lui incombent.

Finalement, ce plan d'action porte également sur un horizon de réalisation de quinze ans, privilégiant, lorsqu'elles sont requises, les analyses et études dans les cinq premières années, afin de déterminer le plus rapidement possible les solutions techniques et politiques à retenir.

Le directeur,

LUC BERGERON, ingénieur

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
SOMMAIRE DU DIAGNOSTIC	5
SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX CONSTATS ET DES PROBLÉMATIQUES MAJEURES	11
PLAN D'ACTION	19
SYNTHÈSE FINANCIÈRE	29
FICHES TECHNIQUES	33

ÉQUIPE DE RÉALISATION

COMITÉ DIRECTEUR

PRÉSIDENT :

Luc Bergeron, directeur
Direction de Québec

Daniel Desmeules, géographe
Coordonnateur du plan de transport
Service des inventaires et du Plan

Louise de la Sablonnière, chef
Service des inventaires et du Plan

Louis Maranda, chef
Service des liaisons avec les partenaires et les usagers

Rémy Guay, chef
Centre de services de La Malbaie

François Bissonnette, urbaniste
Service de l'économie et du plan directeur en transport

Ulysse Duchesne, préfet
MRC de Charlevoix-Est

Jean-Guy Bouchard, préfet
MRC de Charlevoix

Guy Néron, directeur général
CLD de Charlevoix-Est

Jean Fortin, président
CLD de Charlevoix

Robert Châtelain, conseiller en développement
Centre régional de concertation
et de développement de la région de Québec

COMITÉ TECHNIQUE

PRÉSIDENTE :

Louise de la Sablonnière, chef
Service des inventaires et du Plan

Daniel Desmeules, géographe
Coordonnateur du plan de transport
Service des inventaires et du Plan

Anny-Christine Lavoie, ingénieure
Service des inventaires et du Plan

Réal Blanchette, agent de recherche
Service des liaisons avec les partenaires et les usagers

Jocelyn Vézina, ingénieur
Centre de services de La Malbaie

Bernard Ouellet, agent de recherche
Service du Plan, de l'analyse et du soutien technique

Denis Dufour, directeur
Service d'aménagement
MRC de Charlevoix-Est

Karine Horvath, directrice générale
MRC de Charlevoix

Sébastien Gauthier, agent d'administration
CLD de Charlevoix-Est

Mario Leblanc, directeur général
CLD de Charlevoix

COLLABORATION À L'ÉQUIPE TECHNIQUE

Claude Sirois, aménagiste

Service des inventaires et du Plan

André Savard, urbaniste

Service des inventaires et du Plan

Maryse Hamel, aménagiste

Service des inventaires et du Plan

Sophie Jackson, bachelière en architecture du paysage

Service des inventaires et du Plan

Seddik Mihoubi, ingénieur

Service des projets

Diane Huot, comptable général agréé

Service des liaisons avec les partenaires et les usagers

Gérald A. Daoust, comptable agréé

Service des liaisons avec les partenaires et les usagers

Réal Blanchette, agent de recherche

Service des liaisons avec les partenaires et les usagers

COMITÉ CONSULTATIF

TABLE DES MUNICIPALITÉS:

Sophie Antaya, secrétaire trésorière

Baie-Sainte-Catherine

Pierre Asselin, maire

Saint-Siméon

Émilien Bouchard, greffier

Baie-Saint-Paul

Jean-Guy Bouchard, maire

Petite-Rivière-Saint-François

Pierre Boudreault, maire

Saint-Irénée

Rosaire Dufour, conseiller

Clermont

Jean Fortin, maire

Baie-Saint-Paul

Sylvie Foster, secrétaire-trésorière

Saint-Siméon

Rosaire Lavoie, maire

Saint-Hilarion

Lucille Pilote, conseillère

Notre-Dame-des-Monts

Guy-Raymond Savard, secrétaire-trésorier

Clermont

Bruno Simard, conseiller

La Malbaie

Dominic Tremblay, maire

Isle-aux-Coudres

Madeleine Tremblay, secrétaire-trésorière

Saint-Hilarion

TABLE DES INTERVENANTS EN TRANSPORT:

Denis Allard, chargé de projet

Casino de Charlevoix

Pierre Auger, patrouilleur

Sûreté du Québec

Daniel Badeau, directeur de poste

Sûreté du Québec, Charlevoix

Greta Bédard, directrice

STQ, Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine

Jacinthe Bouchard, directrice

Transport adapté Charlevoix-Ouest

Josette Bouchard, technicienne transport scolaire

Commission scolaire de Charlevoix

Robert Châtelain, conseiller en développement

CRCDDQ

Denis Cliche, directeur général

Chemin de fer de Charlevoix

Grégoire Fortin, président

UPA Charlevoix-Est

Serge Genois, président

Industries Océan Inc.

Denis Godin, analyste

Bureau de la Capitale-Nationale

Robert Harvey, membre du conseil d'administration

Transport adapté de Charlevoix-Ouest

Alain Laroche, directeur adjoint

Sûreté du Québec Charlevoix-Est

Jean-François Ménard, président

Chambre de commerce Charlevoix-Ouest

Ernest Murray, attaché politique

Député de Charlevoix

Guy Néron, secrétaire-trésorier

CRAPPP

Robin Perron, directeur
UPA Ouest

Youri Plourde, division opérations
Groupe Intercar

Paul Robitaille, directeur
Sûreté du Québec Charlevoix-Est

Gaétan Tremblay, président
Chambre de commerce Charlevoix-Est

Normand Tremblay, directeur par intérim
Sûreté municipale La Malbaie

CARTOGRAPHIE, PHOTOGRAPHIES, MISE EN PAGE, DACTYLOGRAPHIE ET VÉRIFICATION

Claude Sirois, aménagiste
Service des inventaires et du Plan

Jean-Pierre Tremblay, agent d'information
Direction des communications

Louise Villeneuve
Service des liaisons avec les partenaires et les usagers

Sophie Jackson, bachelière en architecture du paysage
Service des inventaires et du Plan

Diane Grondin, agent de secrétariat
Service des inventaires et du Plan

Denise Lemire, agent de secrétariat
Service des inventaires et du Plan

Lise Binet, agent de secrétariat
Service des inventaires et du Plan

Diane Ouellet, agent de secrétariat
Services des inventaires et du Plan

Louise Houde, agent de secrétariat
Service des liaisons avec les partenaires et les usagers

Danielle Chouinard, agent de secrétariat
Service des liaisons avec les partenaires et les usagers

Marcel Gagné, ingénieur
Service des inventaires et du Plan

LISTE DES PRINCIPAUX SIGLES

CFIL	Chemin de fer d'intérêt local
CLD	Centre local de développement
CRAPP	Corporation régionale d'administration du port de Pointe-au-Pic
CRCD	Conseil régional de concertation et de développement
CRCDQ	Conseil régional de concertation et de développement de la région de Québec
GES	Gaz à effet de serre
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
RCI	Règlement de contrôle intérimaire
SQ	Sûreté du Québec
STQ	Société des traversiers du Québec

INTRODUCTION

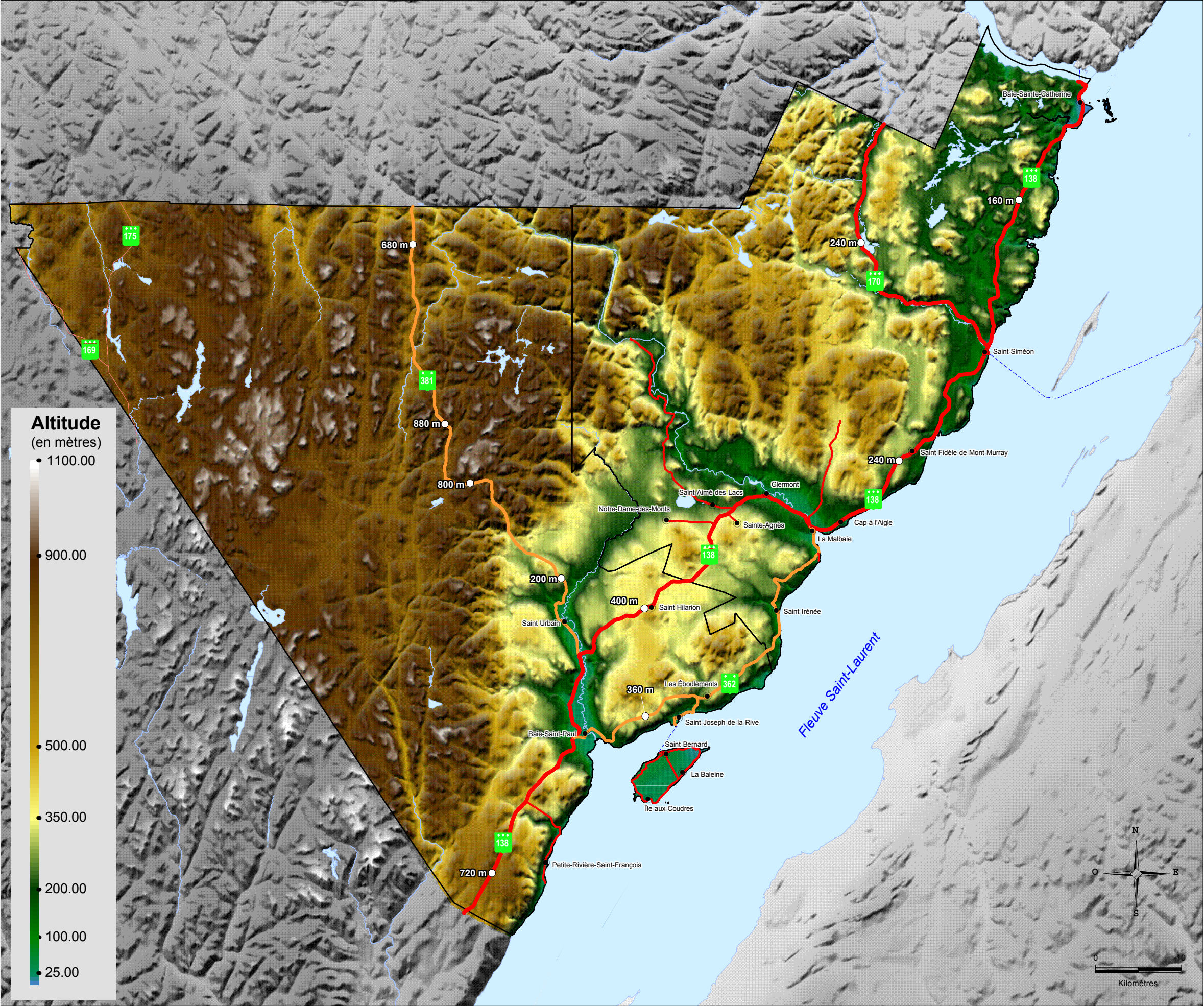
Pour le Plan de transport de Charlevoix, la réalisation du Plan d'action constitue en soi l'aboutissement de l'analyse de la problématique du transport dans son ensemble pour la région. Cette dernière étape, s'appuyant sur des analyses objectives, propose des orientations et des actions réalistes permettant l'atteinte des enjeux déterminés lors de la confection du Diagnostic du Plan de transport de Charlevoix.

Cinq axes d'intervention ont été privilégiés pour l'ensemble du territoire à l'étude illustré à la carte 1.1.1 (Le relief). On y trouve ainsi des orientations et des actions touchant au réseau routier, au transport collectif des personnes, à l'aménagement du territoire et à l'environnement, au transport des marchandises et à l'intermodalité et, finalement, au transport récréatif.

Particulièrement pour le réseau routier, les orientations et les actions retenues dans le Plan d'action respectent, dans la mesure du possible, l'ensemble des contraintes budgétaires et techniques propres à la réalisation d'un projet routier, tout en tenant compte des considérations environnementales, humaines et économiques du moment. Il faut aussi noter que la participation du milieu est essentielle pour l'aboutissement du Plan d'action dans son ensemble, particulièrement pour la réalisation des actions qui lui incombent.

À titre de rappel, le présent document propose d'abord un sommaire du Diagnostic, qui permettra au lecteur de faire le lien entre les constats, les enjeux et un plan d'action regroupant les orientations et les actions retenues. On trouve ensuite une synthèse schématisée des grandes problématiques.

Comme complément d'information, pour chacun des axes d'intervention, on propose des orientations auxquelles seront associées des actions favorisant l'atteinte des enjeux du Diagnostic. De plus, pour chacune de ces actions, on indique les principaux intervenants et les responsables (en caractères gras), l'horizon de planification, les moyens d'action permettant la réalisation ou le financement, et, s'il y a lieu, on précise la nature du projet.



Plan de transport de Charlevoix

Carte 1.1.1

Le relief

- Agglomération
- Point d'altitude
- - - Traversier
- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Limite de MRC

Source : Ressources naturelles Canada, MTQ

Direction de Québec
Service des inventaires et du Plan
19 avril 2002

SOMMAIRE DU DIAGNOSTIC

LE DIAGNOSTIC DU PLAN DE TRANSPORT DE CHARLEVOIX

Le ministère des Transports du Québec définit le plan de transport comme suit:

«Un outil ministériel conçu pour planifier, de façon intégrée et optimale, les systèmes et les infrastructures de transport des personnes et des marchandises.»

La réalisation d'un plan de transport se fait en plusieurs étapes. L'aboutissement, en l'occurrence le Plan de transport de Charlevoix, consiste en un plan d'action, livrable à l'automne 2002, dans lequel auront été déterminées, avec la collaboration du milieu, les mesures prioritaires qui permettront de répondre aux besoins en transport des personnes et des marchandises, le tout dans une perspective d'intermodalité.

Étape essentielle dans la démarche de préparation d'un plan de transport, le Diagnostic a d'abord permis de cerner les principales problématiques et les enjeux en transport de la région de Charlevoix. Une fois validés par le milieu, ceux-ci ont par la suite servi à l'élaboration des orientations et à l'établissement des priorités d'intervention qui sont retenues dans le Plan d'action, sur un horizon de quinze ans.

Le sommaire qui suit résume ce Diagnostic dans les constats des analyses sectorielles réalisées jusqu'à maintenant et des enjeux en transport en découlant. Par la suite, le Plan d'action sera présenté en fonction des cinq axes d'intervention.

LES FACTEURS QUI INFLUENCENT LES DÉPLACEMENTS

Le territoire du Plan de transport englobe les MRC de Charlevoix et de Charlevoix-Est. Cette région, qui regroupe treize municipalités, est incluse dans la région administrative de la Capitale nationale, localisée sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent entre l'agglomération de Québec et la rivière Saguenay.

En matière de **démographie**, la population totale s'élève à quelque 30 176 habitants (données de 1996), dont 41 % se situe dans la vallée de la rivière Malbaie (La Malbaie et Clermont: 12 500 habitants) et 30 % dans la vallée de la rivière du Gouffre (Baie-Saint-Paul et Saint-Urbain: 8 900 habitants). Selon le modèle de prévision démographique du MTQ, on envisage d'ici 2016 une diminution d'environ 10 % de la population et une augmentation d'environ 5 % des ménages. Comme pour plusieurs régions du Québec, on constate un vieillissement de la population et un exode des jeunes de 20 à 34 ans. En ce domaine, les enjeux retenus sont les suivants: porter une attention particulière aux axes routiers où se concentre la population de Charlevoix et fournir des modes de transport des personnes efficaces et adaptés aux besoins.

En termes **d'évolution et de perspectives socio-économiques**, les principaux centres d'emploi de la région sont La Malbaie et Baie-Saint-Paul. Les activités économiques sont fortement liées au secteur tertiaire (75 % des emplois), principalement le tourisme. Le secteur secondaire représente seulement 9 % des emplois concentrés dans des usines principalement liées à la transformation des produits forestiers. La Compagnie Abitibi Consolidated, avec son usine de pâtes et papiers de Clermont, constitue le plus important employeur manufacturier de la région. La région connaît toutefois un taux de chômage élevé (16,7 % en 1996).

L'enjeu en cette matière consiste surtout à fournir un réseau de transport des personnes et des marchandises correspondant aux besoins économiques de la région.

Dans le domaine de **l'aménagement du territoire**, il est important de mentionner que la forêt couvre la plus grande partie (80 %) de la superficie de la région. On compte 226 exploitations agricoles dont la majorité sont localisées sur le plateau et dans les vallées de la rivière du Gouffre et de la rivière Malbaie. Le développement urbain est caractérisé par des noyaux de petite et de moyenne taille qui reflètent une occupation du sol dispersée. Ce développement s'étend sur plusieurs kilomètres le long du réseau routier supérieur.

Par ailleurs, la fonction touristique est omniprésente et constitue un important générateur économique. On remarque, à l'extérieur des périmètres d'urbanisation, la présence de certains aménagements touristiques et industriels qui peuvent être générateurs de transport routier.

En cette matière, les enjeux sont les suivants: privilégier un développement des fonctions urbaines à l'intérieur des périmètres d'urbanisation et proposer un réseau de transport des personnes et des marchandises qui soit adéquat, efficient et sécuritaire pour les résidents et pour les autres usagers.

En ce qui concerne la **gestion des corridors routiers**, on constate que les routes du réseau supérieur de Charlevoix traversent un milieu urbanisé à l'approche de certaines agglomérations où la densité d'accès est élevée, notamment à Baie-Saint-Paul, Clermont, La Malbaie et Saint-Siméon. Le développement urbain linéaire est également observable au-delà des périmètres d'urbanisation de certaines municipalités de la région, notamment aux Éboulements, à Saint-Urbain, à Saint-Irénée et à Saint-Siméon.

La multiplication des accès observée sur les routes régionales et les routes collectrices n'est pas étonnante dans la mesure où la réglementation d'urbanisme des municipalités n'empêche pas le développement linéaire en bordure de ces routes. La MRC de Charlevoix-Est a adopté un règlement de contrôle intérimaire (RCI) qui édicte des mesures de gestion des accès aux abords des routes 138, 362 et 170 et un gel des accès à certains endroits du réseau routier considérés comme des secteurs plus problématiques. Cette réglementation est conforme au projet de Politique de gestion des corridors routiers du MTQ. La MRC de Charlevoix ne dispose pas d'une telle réglementation. Ainsi, les fonctions résidentielles, de villégiature et commerciales sont autorisées sur une bonne partie des corridors routiers.

L'enjeu principal consiste donc à mieux gérer les accès au réseau routier supérieur et à assurer un aménagement sécuritaire des accès actuels et futurs.

En matière d'**environnement**, trois aspects ont été analysés dans le Plan de transport, soit la pollution sonore, les gaz à effet de serre (GES) et les paysages.

Ainsi, on constate sur une moyenne de 24 heures qu'en dehors des périmètres d'urbanisation, il n'y a pas de problèmes majeurs de bruit en bordure des routes. Il faut quand même signaler qu'un certain niveau de **pollution sonore** peut être enregistré dans quelques périmètres d'urbanisation le long des routes 138, 362 et 381. Il est également probable qu'on note des problèmes sonores ponctuels sur des sections de route plus achalandées sur

lesquelles on enregistre des vitesses élevées, et où l'on observe un bon volume de circulation lourde, une topographie fortement accidentée et une certaine densité linéaire d'habitations.

On ne remarque pas de problème particulier en ce qui concerne l'émission des **gaz à effet de serre** dans la région de Charlevoix.

Quant aux **paysages**, ils contribuent à la grande renommée touristique de Charlevoix. Que ce soit les montagnes, le plateau enchâssé entre les vallées des rivières du gouffre et Malbaie, l'Île-aux-Coudres ou encore le plateau côtier à l'approche de la rivière Saguenay, chacune de ces entités contribue à accroître la spécificité de la région. À ces entités paysagères, il faut associer divers potentiels tels que le cachet particulier de plusieurs éléments géographiques, la présence de routes d'intérêt esthétique, le caractère patrimonial du cadre bâti et le prestigieux titre de Réserve mondiale de la biosphère attribué par l'UNESCO à une partie du territoire. De plus, les MRC ont, elles aussi, relevé dans leur schéma d'aménagement, plusieurs territoires d'intérêt qui doivent être pris en considération. Il faut en outre considérer certains éléments particuliers comme les entrées et les traversées d'agglomération, l'harmonisation des infrastructures routières, l'aménagement des secteurs industriels et le passage des services publics aériens.

Ainsi, dans le domaine environnemental, le premier enjeu consiste à rechercher autant que possible un milieu ambiant où le niveau sonore serait acceptable en bordure des routes majeures (dans le respect du cadre bâti et idéalement sous le seuil de 55 dBA $L_{eq, 24h}$). Un second enjeu est le maintien, si possible, des GES à leur plus bas niveau. Un troisième enjeu englobe le fait de mettre en valeur la variété des milieux rencontrés sur le plateau, de soutenir la préservation des paysages agricoles des vallées, d'assurer un respect des panoramas sensibles des montagnes, de stimuler la découverte des paysages de l'Île-aux-Coudres, d'inviter les usagers à découvrir les richesses du plateau côtier, de conserver et même d'accentuer les vues sur le fleuve.

LE RÉSEAU DE TRANSPORT ROUTIER

Au sujet du **réseau routier**, il est important de mentionner que la route nationale 138 qui traverse Charlevoix d'est en ouest fait partie du réseau stratégique du ministère des Transports. Elle constitue en fait l'épine dorsale d'un réseau routier plutôt linéaire comportant quelques antennes. Toutes les municipalités sont reliées par le réseau routier supérieur. Il existe cependant peu de liens routiers avec les régions limitrophes: la route 138 relie la région de la Capitale-Nationale à la Côte-Nord, les routes 170 et 381 relient la région de Charlevoix à la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

À cet égard, l'enjeu consiste à maintenir un réseau routier supérieur fonctionnel et sécuritaire, répondant aux besoins en transport des usagers et des riverains.

Au regard des **caractéristiques géométriques** du réseau routier supérieur, il n'est pas étonnant de constater que vingt côtes de la région de Charlevoix ont été retenues lors de l'exercice de repérage des côtes à risque réalisé pour l'ensemble de la Direction de Québec. Les concentrations de courbes raides (sous-standards) sont localisées principalement sur la route 381, plus particulièrement sur le tronçon de 10 kilomètres situé au nord de Saint-Urbain, et sur la route 362 de part et d'autre de Saint-Irénée.

Par ailleurs, la route 138 présente les anomalies les plus importantes sur la largeur moyenne de la plate-forme (voies et accotements) entre Saint-Hilarion et Clermont et à l'est de Saint-Fidèle-de-Mont-Murray. Pour les routes collectrices, ces largeurs sont généralement près des exigences de la norme, à l'exception de celles de l'Île-aux-Coudres.

L'enjeu retenu consiste à fournir aux usagers un réseau routier dont les caractéristiques géométriques sont le plus près possible des exigences de la norme.

Selon les données disponibles (année de base 2000), l'**état de la chaussée** du réseau routier supérieur est en bonne condition au regard de la qualité de roulement (indice IRI*), sauf dans le cas de quelques routes collectrices. En fait, 39 % (environ 146 km) du total des routes nécessiterait des interventions pour déficiences mineures alors que seulement 4 % (environ 14 km) exigeraient des interventions pour déficiences majeures. Par rapport à l'orniérage, on observe que seulement 3 % (9 km) du réseau est affecté par des ornières de plus de 15 mm de profondeur, dont moins de 1 % (1 km) par des ornières majeures de plus de 20 mm.

L'enjeu retenu consiste donc à continuer d'améliorer la qualité de roulement du réseau routier supérieur et à minimiser les inconvénients liés aux ornières, ce qui par le fait même augmente la sécurité.

Les **structures** sur le réseau routier supérieur sont en général fonctionnelles et en excellent état. Toutefois, selon le seuil d'intervention de l'indice d'état (IES**) de la Direction de Québec, des interventions sont quand même requises sur 7 des 50 structures du réseau supérieur et sur 8 des 54 structures du réseau local.

L'enjeu en cette matière concerne le maintien d'un indice d'état élevé pour tous les ponts du réseau supérieur et les ponts du réseau local utilisés par le transport lourd.

La **qualité d'écoulement de la circulation** sur plusieurs sections de la route 138, à l'ouest de La Malbaie, affichait en 1996 un niveau de service «D»*** et affichera en 2016, selon les prévisions, un niveau de service «D» ou «E»****. La présence des côtes sans voie lente dégrade de façon significative la qualité de la circulation sur cette portion de route. Par ailleurs, les autres routes de la région sont dans l'ensemble adaptées à la circulation actuelle et à venir. La présence de carrefours importants sur les routes 138 et 362, et en particulier dans les municipalités de Baie-Saint-Paul, de Clermont et de La Malbaie, a toutefois un impact sur la qualité de la circulation.

Les enjeux considérés portent sur l'amélioration de la qualité de la circulation sur la route 138, notamment par l'ajout de voies lentes dans les côtes qui n'en sont pas pourvues. Il faut également porter une attention particulière aux agglomérations traversées par la route 138, notamment Baie-Saint-Paul, Saint-Hilarion, La Malbaie et Saint-Siméon. On doit, autant que possible, favoriser la concentration des mouvements importants de circulation aux carrefours déjà munis de feux de circulation.

En matière d'**accidents**, les sections de route du réseau supérieur localisées entre les agglomérations semblent généralement offrir un niveau de sécurité satisfaisant. Toutefois, la traversée par la route 138 de l'agglomération de Baie-Saint-Paul est très problématique sur le plan de la sécurité. La traversée de l'agglomération de Saint-Hilarion apparaît également hasardeuse. Ailleurs, on a détecté des sites problématiques au bas des côtes ou aux endroits où la densité des accès est plus grande.

La gravité des accidents impliquant des usagers vulnérables est élevée sur la route 138 et, dans une moindre mesure, sur la route 362. Ces accidents surviennent principalement dans les zones où la vitesse affichée est de 50 à 70 km/h, c'est-à-dire au cœur des agglomérations.

Deux zones propices aux collisions impliquant la grande faune ont été localisées sur la route 138 : une première dans le secteur du Massif de Petite-Rivière-Saint-François et une seconde dans le secteur de Saint-Cassien-des-Caps.

Dans ce domaine, les enjeux sont les suivants : diminuer le nombre de sites (sections et intersections) potentiellement problématiques, porter une attention particulière à la sécurité des usagers vulnérables sur les routes 138 et 362, notamment dans les traversées d'agglomération, et réduire le nombre d'accidents impliquant la grande faune sur la route 138 dans les deux zones accidentogènes.

* IRI : indice de rugosité international mesurant la qualité de roulement.

** IES : indice d'état des structures.

*** Niveau qualitatif où la circulation devient instable et se traduit par des baisses momentanées de vitesse.

**** Niveau qualitatif où la circulation peut parfois être complètement arrêtée à cause de la densité de la circulation.

LE TRANSPORT ROUTIER COLLECTIF DES PERSONNES

En ce qui concerne le **transport en commun**, il est important de mentionner que les résultats du projet de Taxi-Bus sur le territoire de la MRC de Charlevoix-Est démontrent que ce service répond à un besoin réel. Il faut souligner que le vieillissement de la population, la désinstitutionnalisation et la présence de jeunes travailleurs sans moyen de transport augmentent les besoins en transport dans Charlevoix.

Le **transport adapté** aux personnes handicapées est accessible dans presque toutes les municipalités. Pour ce qui est du **transport scolaire**, on observe que la clientèle inscrite et transportée est en diminution. Cette situation a pour conséquence de réduire le nombre d'autobus requis et de créer une certaine « disponibilité de places » sur quelques parcours. Le **transport par taxi** est accessible à 88 % de la population de Charlevoix. Le **transport régulier par autocar** dessert seulement les municipalités adjacentes à la route 138. Le **transport nolisé par autocar** est très important pour l'essor touristique de Charlevoix.

Comme enjeu en transport collectif, on retient la nécessité d'appuyer la poursuite du projet de Taxi-Bus dans la MRC de Charlevoix-Est, de soutenir la MRC de Charlevoix dans sa démarche pour se doter d'un service de transport collectif et de porter une attention particulière à la sécurité des points d'arrêt du transport interurbain par autocar.

LE TRANSPORT PAR CAMION

La **circulation lourde** de transit dans Charlevoix est une préoccupation constante pour la population résidente. La problématique du transport lourd revêt un caractère prioritaire dans cette région à la suite d'un certain nombre de tragédies routières impliquant des véhicules lourds. Il faut préciser que la proportion de camions atteint un niveau pouvant créer de l'insécurité à certaines périodes et à certains endroits. Par ailleurs, les infrastructures de transport en place dans Charlevoix ont un haut potentiel d'intermodalité, notamment pour le transport ferroviaire et maritime.

En termes d'enjeux en ce domaine, il faut maintenir la fonctionnalité du réseau de camionnage, plus précisément sur la route 138, en assurant le maximum de sécurité à l'ensemble des usagers. Parallèlement, il faut chercher à soulager le réseau routier, surtout sur la route 138, d'une partie du camionnage et possiblement du transport des matières dangereuses, en utilisant d'autres modes de transport.

LE TRANSPORT RÉCRÉATIF

Plusieurs kilomètres de **sentiers pédestres** sillonnent la région de Charlevoix. Il n'existe pas de **réseau cyclable** régional, mais des réseaux locaux à l'intérieur de certaines agglomérations ou dans certains secteurs (L'Île-aux-Coudres, Clermont, La Malbaie). La région n'est pas comprise dans l'itinéraire de la Route verte parce que la topographie rend difficile la pratique familiale du vélo. La MRC de Charlevoix-Est a planifié l'implantation d'un réseau cyclable dans le secteur de la vallée de la rivière Malbaie. Pour sa part, la MRC de Charlevoix a commandé une étude sur la faisabilité d'une piste cyclable en bordure de la voie ferrée entre Petite-Rivière-Saint-François et Saint-Joseph-de-la-Rive.

Depuis les dernières années, la pratique du **véhicule tout-terrain (VTT)** est en forte augmentation au Québec et dans la région de Charlevoix, tandis que le nombre de motoneiges en circulation est plutôt stable ou en faible diminution. Le réseau de sentiers de **motoneige** est très développé dans Charlevoix et traverse le réseau routier à plusieurs endroits. Il n'existe cependant pas d'inventaire concernant les traverses de VTT sur le réseau routier.

Comme enjeux en ce qui concerne le transport récréatif, on suggère de développer un réseau cyclable fonctionnel et sécuritaire en partenariat avec les municipalités et en conformité avec le réseau retenu dans les schémas d'aménagement des MRC. Ce réseau devrait permettre d'atteindre les principaux points touristiques de la région, en particulier dans les vallées des rivières du Gouffre et Malbaie. On devrait également étudier la possibilité de combiner le vélo et le train pour les déplacements récréatifs dans la région.

Il faut en outre s'assurer que les traverses de sentiers pédestres, cyclables, de motoneige et de véhicule tout-terrain soient sécuritaires et conformes aux normes du Ministère.

LES TRANSPORTS FERROVIAIRE, MARITIME ET AÉRIEN

La région de Charlevoix est desservie par une **ligne de chemin de fer** qui assure la liaison entre Québec et Clermont. Celle-ci est toutefois soumise à des contraintes physiques qui la rendent vulnérable.

Le Chemin de fer de Charlevoix inc. est une compagnie de chemin de fer d'intérêt local (CFIL) qui, sur une base annuelle, réussit à alléger la route 138 de l'équivalent de 22 000 voyages de fardiers vides ou chargés de bois d'œuvre, de papier journal ou de copeaux (1 wagon = 5 mouvements de camion aller et retour). Ceci contribue à réduire considérablement l'usure de la route, à

augmenter la sécurité des usagers et à améliorer la qualité de vie des riverains. Ce chemin de fer relié à la cour de transbordement de Clermont et au port de Pointe-au-Pic constitue un excellent outil de transport intermodal qui est utilisé à seulement 10 % de sa capacité.

Le service projeté d'un train de passagers est susceptible de favoriser l'industrie touristique de la région, notamment pour le cyclotourisme et les randonnées pédestres.

Comme enjeu, il faut considérer cette ligne de chemin de fer comme une infrastructure essentielle qui doit être davantage utilisée pour le transport des marchandises et éventuellement pour le transport des personnes à des fins touristiques.

Dans le domaine du **transport maritime**, on constate que le port de Pointe-au-Pic, accessible douze mois par année, est au cœur d'un réseau de transport intermodal. Il est présentement sous-utilisé et offre un potentiel de croissance intéressant pour le transport des marchandises et des passagers. Pointe-au-Pic fait partie d'une liste préliminaire de ports appelés à devenir stratégiques dans le cadre de la Politique de transport maritime et fluvial, le Québec à la barre.

Il est important de noter que Transport Canada n'a pas encore cédé le port à la Corporation régionale d'administration portuaire de Pointe-au-Pic (CRAPP). Cette installation portuaire est vulnérable, car la majorité des activités sont engendrées par une seule entreprise.

La traverse Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac assure à l'année longue la continuité de la route 138 en permettant de franchir le Saguenay pour accéder à la Côte-Nord. L'achalandage sans cesse croissant, surtout en période estivale, entraîne certains problèmes de congestion et de sécurité à Baie-Sainte-Catherine. La traverse Saint-Siméon-Rivière-du-Loup permet de relier, entre avril et janvier, la région de Charlevoix à la rive sud du Saint-Laurent. La traverse de Saint-Joseph-de-la-Rive assure à l'année longue la liaison avec l'Île-aux-Coudres.

Ainsi, dans ce domaine, l'enjeu consiste à favoriser une plus grande utilisation du port de Pointe-au-Pic pour le transport de marchandises, et ce, en conformité avec la Politique de transport maritime et fluvial, le Québec à la barre. En accord avec cette politique, il faut également favoriser l'utilisation de ce port et de certains autres quais afin de contribuer au développement du tourisme fluvial dans la région. On doit en outre s'assurer que les orientations prises pour le transport maritime dans Charlevoix soient cohérentes et complémentaires avec celles du Plan de transport de la Côte-Nord qui visent à favoriser un plus grand recours aux modes maritimes et ferro-maritimes pour le transport des marchandises. Il faut également chercher à maintenir la qualité, la sécurité et la fiabilité des trois services de traversiers dans Charlevoix.

La région de Charlevoix est desservie par **un seul aéroport** localisé à Saint-Irénée, situé à environ 10 km de La Malbaie. Cet aéroport géré par la MRC enregistre en moyenne 1 500 mouvements par année dont plus des deux tiers sont le fait d'utilisateurs privés. La dimension de la piste actuelle et la présence de nombreux obstacles dans l'environnement immédiat de l'aéroport empêchent la venue de gros avions susceptibles de combler les besoins de visiteurs générés par le Casino de Charlevoix, le Manoir Richelieu, le réseau d'auberges et les activités écotouristiques. Le gouvernement fédéral investira 5,3 millions de dollars pour procéder à la réfection de la piste actuelle.

L'enjeu en cette matière consiste à conserver et même à améliorer l'aéroport de Charlevoix pour stimuler davantage le tourisme dans la région.

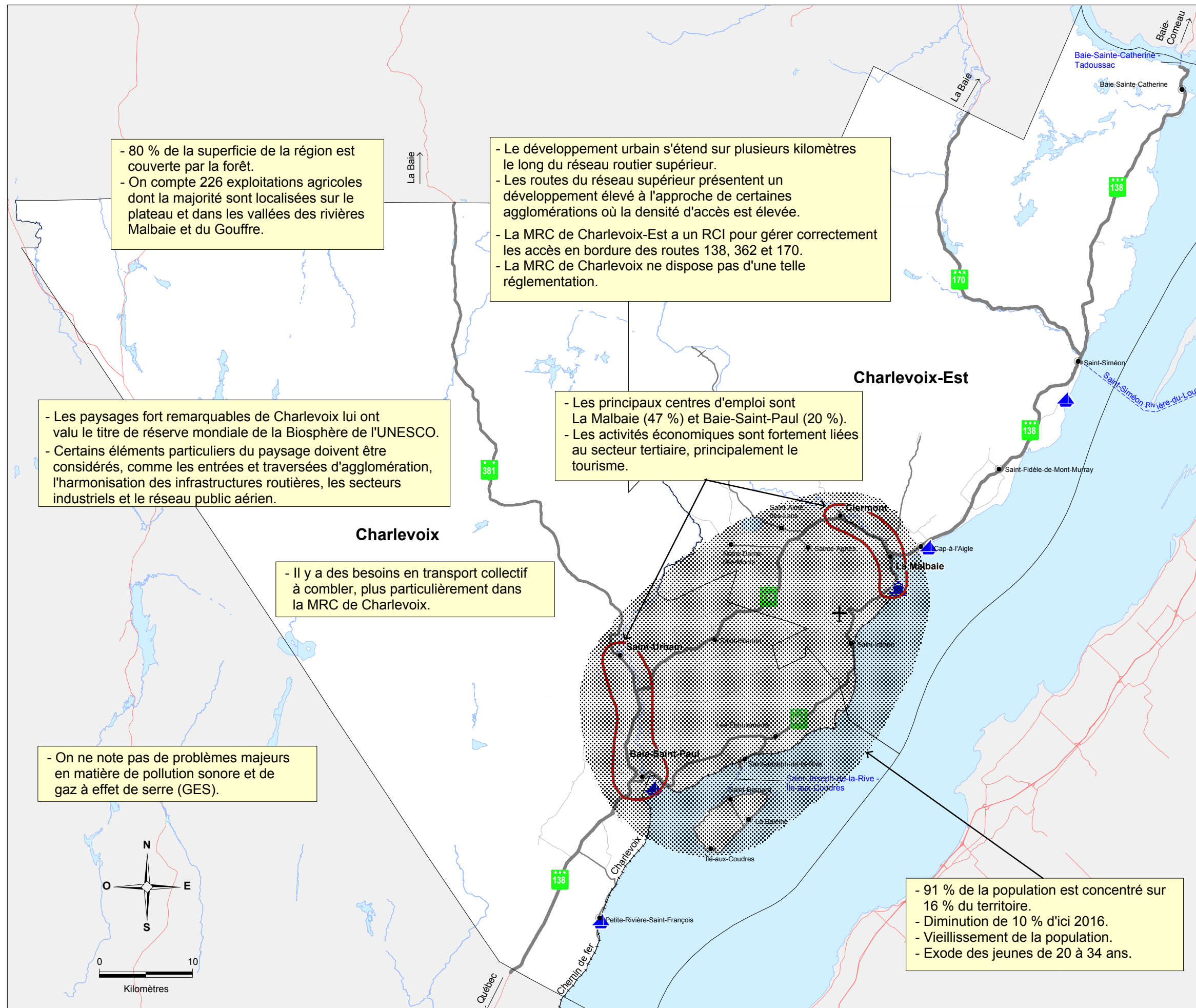
***SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX CONSTATS
ET DES PROBLÉMATIQUES MAJEURES***

**Principaux constats :
population, aménagement
du territoire et environnement**

- | | |
|--|--------------------------|
| | Agglomération |
| | Aéroport |
| | Port commercial |
| | Port de plaisance |
| | Traversier |
| | Route nationale |
| | Route régionale |
| | Route collectrice |
| | Route locale inventoriée |
| | Chemin de fer |
| | Limite de MRC |

Source : MTQ

Direction de Québec
Service des inventaires et du Plan
25 mars 2002



Plan de transport de Charlevoix

Carte synthèse 2

Problématiques majeures sur le réseau routier

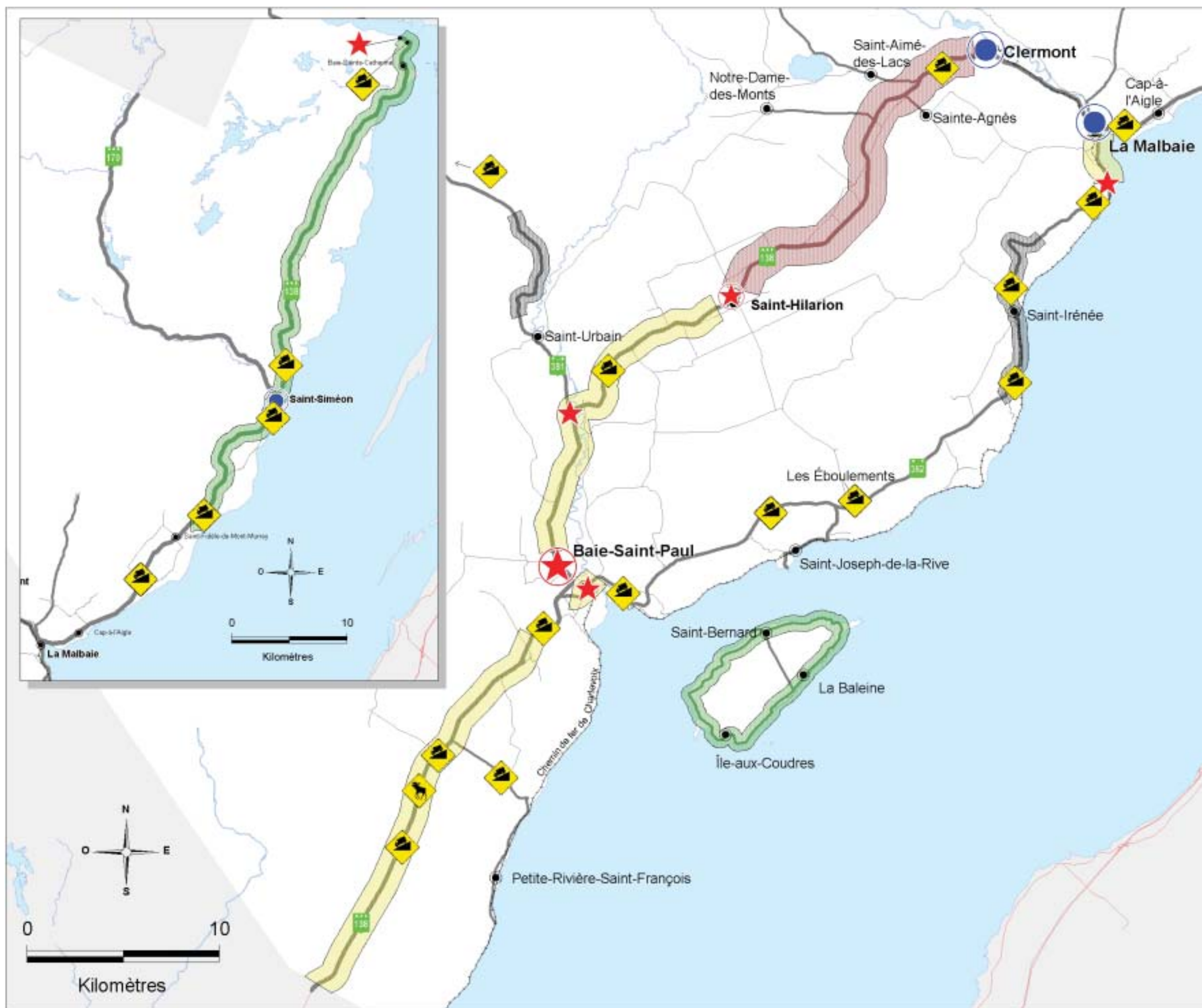
- Agglomération
- Problématique de traversée d'agglomération
- ★ Problématique de traversée d'agglomération et de sécurité
- ★ Problématique de sécurité
- ⚠ Problématique de côte à risque
- ⚠ Problématique d'accident impliquant la grande faune

- Axe problématique quant à la circulation et aux largeurs de plates-formes
- Axe problématique quant à la circulation
- Axe problématique quant aux largeurs de plates-formes
- Axe problématique quant aux courbes

- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Route locale inventoriée
- Chemin de fer

Source : MTO

Direction de Québec
Service des inventaires et du Plan
11 avril 2002



Plan de transport de Charlevoix

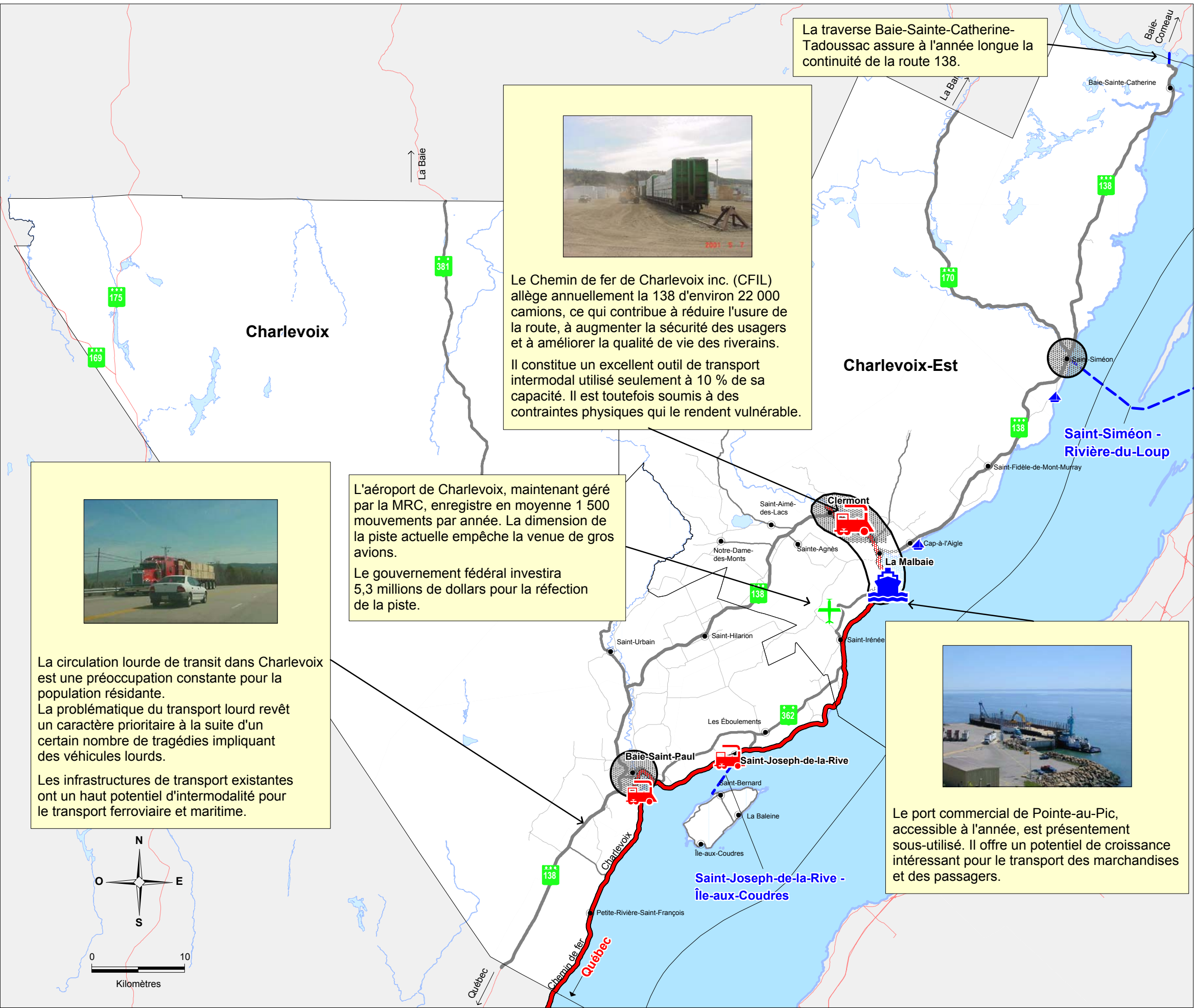
Carte synthèse 3

**Problématiques majeures :
transport ferroviaire,
maritime et aérien
(potentiel d'intermodalité)**

- Agglomération
- ✚ Aéroport
- ⚓ Port commercial de
Pointe-au-Pic
- ⚓ Port de plaisance
- 🚂 Cour ferroviaire
de transbordement
- Chemin de fer
- - - Traversier
- ▨ Zone à potentiel
d'intermodalité
- 138 Route nationale
- 362 Route régionale
- Route collectrice
- Route locale inventoriée
- Limite de MRC

Source : MTQ

Direction de Québec
Service des inventaires et du Plan
7 mars 2002



PLAN D'ACTION

PLAN D'ACTION

POUR LE TRANSPORT ROUTIER

ORIENTATIONS	INTERVENANTS*	ACTIONS	PLANIFICATION 1 À 5 ANS	FICHE NO	PLANIFICATION 6 À 15 ANS	MOYENS D'ACTION
--------------	---------------	---------	----------------------------	-------------	-----------------------------	-----------------

Enjeu 1.1 : Maintenir un réseau routier supérieur fonctionnel et efficace, répondant aux différents besoins en transport des usagers et des riverains

1.1.1 – Optimiser la classification routière (hiérarchisation du réseau) selon les principes de base de 1993	MTQ	Analyser en toute équité les demandes de modification de classification fonctionnelle d'une route	X		X	
1.1.2 – Maintenir fonctionnel (géométrie, circulation) l'axe stratégique de la route 138	MTQ	Améliorer les côtes sur la route 138	X	1	X	Axes d'amélioration et de développement du réseau routier
	MTQ	Améliorer les intersections avec la route 138	X	2	X	Axe d'amélioration du réseau routier
	MTQ	Paver les accotements sur la route 138	X	3	X	Axe d'amélioration du réseau routier
1.1.3 – Maintenir fonctionnelles (géométrie, circulation) les routes du réseau supérieur	MTQ	Améliorer les côtes sur les autres routes	X	4 5	X	Axe d'amélioration du réseau routier
	MTQ	Améliorer les intersections sur les autres routes	X	6	X	Axe d'amélioration du réseau routier
	MTQ	Maintenir à jour les données de géométrie et de circulation et procéder aux études requises	X		X	
	MTQ	Lors des travaux, quelle qu'en soit l'envergure, rendre autant que possible les tronçons routiers conformes aux normes (largeurs des voies et des accotements, courbes et géométrie des accès)	X		X	
1.1.4 – Porter une attention particulière aux traversées d'agglomération	MTQ	Réaliser le projet de traversée de l'agglomération de Saint-Irénée	X	7	X	Axe d'amélioration du réseau routier
	MTQ	Réaliser en priorité les études de traversée d'agglomération de Baie-Saint-Paul (route 138) et de La Malbaie (route 362)	X	8 9	X	
	MTQ	Réaliser les études requises pour les autres traversées d'agglomération	X		X	

* Les termes en caractères gras indiquent les intervenants responsables de l'action.

PLAN D'ACTION

POUR LE TRANSPORT ROUTIER (suite)

ORIENTATIONS	INTERVENANTS*	ACTIONS	PLANIFICATION 1 À 5 ANS	FICHE NO	PLANIFICATION 6 À 15 ANS	MOYENS D'ACTION
--------------	---------------	---------	----------------------------	-------------	-----------------------------	-----------------

Enjeu 1.2 : Maintenir la qualité de roulement du réseau au niveau actuel et minimiser les inconvénients liés aux ornières (augmentation indirecte de la sécurité routière)

1.2.1 – Intervenir sur le réseau routier sur une base régulière	MTQ	Au cours des 5 premières années, investir annuellement 2 M\$ dans des interventions de conservation du réseau routier (pavage et renforcement) (Ceci représente annuellement intervention sur une vingtaine de kilomètres)	X		X	Axe de conservation du réseau routier
1.2.2 – Diminuer le nombre de kilomètres affectés par des ornières de plus de 15 mm	MTQ	Relever ces sections de route et y intervenir rapidement, principalement sur les ornières de plus de 20 mm afin de les éliminer	X		X	Relevés d'inventaire et axe de conservation du réseau routier

Enjeu 1.3 : Maintenir une qualité structurale élevée pour les ponts

1.3.1 – Maintenir à jour les évaluations structurales des ponts de la région de Charlevoix et intervenir au besoin	MTQ Municipalités	Analyser ponctuellement le cas des quinze structures retenues dans le Diagnostic du Plan de transport	X	10	X	Programme d'inspection des structures. Réseau supérieur : programme de conservation des structures. Réseau local : programme de subventions du MTQ
--	-----------------------------	---	---	----	---	--

Enjeu 1.4 : Maintenir un niveau de sécurité élevé sur le réseau routier supérieur

1.4.1 – Effectuer des études de sécurité sur les sites qui présentent un ratio Ta/Tc supérieur à 1,50	MTQ	Étudier les sites problématiques et intervenir au besoin (si possible, étendre ces études de sécurité aux sites présentant un ratio Ta/Tc supérieur à 1,00)	X		X	Axes d'amélioration et de conservation du réseau routier Programme d'entretien du MTQ
1.4.2 – Mieux gérer les accès au réseau routier (actuels et futurs)	MTQ	Lors d'interventions sur le réseau, rendre les accès conformes aux normes	X		X	
	MRC Municipalités MTQ	Conformément au projet de Politique de gestion des corridors routiers du MTQ, adopter des normes de lotissement contribuant à limiter les accès et à assurer un espacement sécuritaire entre chacun d'eux	X			Schémas d'aménagement ou RCI
		Déterminer les usages compatibles avec le réseau supérieur	X			Schémas d'aménagement ou RCI
1.4.3 – Analyser toute nouvelle proposition concernant la sécurité routière	MTQ	Paver les accotements lors de la pose d'une couche d'usure	X		X	Axes d'amélioration et de conservation du réseau routier
	MTQ	Installer des glissières	X		X	Axe d'amélioration du réseau routier
	MTQ	Analyser les problématiques particulières (ex : grande faune)	X		X	

* Les termes en caractères gras indiquent les intervenants responsables de l'action.

PLAN D'ACTION

POUR LE TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES

ORIENTATIONS	INTERVENANTS*	ACTIONS	PLANIFICATION 1 À 5 ANS	FICHE NO	PLANIFICATION 6 À 15 ANS	MOYENS D'ACTION
--------------	---------------	---------	----------------------------	-------------	-----------------------------	-----------------

Enjeu 2.1 : Avoir une vision nouvelle de l'organisation du transport collectif dans Charlevoix

2.1.1 – Favoriser la prise en charge par le milieu des besoins en matière de transport collectif	MRC Municipalités CRCD MTQ Table de concertation: CLD Centre hospitalier, Commission scolaire CLE Centre femme	Soutenir les MRC dans leurs démarches pour se doter d'un service de transport collectif avec un objectif d'intégration régionale	X		X	Analyser la possibilité pour le MTQ d'aider financièrement le transport adapté de la MRC de Charlevoix pour promouvoir son nouveau service élargi aux autres clientèles. Appuyer la poursuite du projet de taxibus dans la MRC de Charlevoix-Est et suggérer une collaboration entre ce service et Intercar pour desservir les localités non limitrophes de la route 138. Note : Le MTQ a versé 20 000 \$ à la table de concertation qui réalise l'étude de Projet collectif pour l'amélioration, la coordination et le rehaussement des services de transport en commun dans la MRC de Charlevoix.
--	---	--	---	--	---	---

Enjeu 2.2 : Porter une attention particulière à la sécurité des points d'arrêt du transport interurbain par autocar

2.2.1 – Analyser la problématique particulière de ces points d'arrêt	Intercar MTQ Comités de sécurité publique	Participer à un groupe de travail	X			
--	--	-----------------------------------	---	--	--	--

* Les termes en caractères gras indiquent les intervenants responsables de l'action.

PLAN D'ACTION

POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET L'ENVIRONNEMENT

ORIENTATIONS	INTERVENANTS*	ACTIONS	PLANIFICATION 1 À 5 ANS	FICHE NO	PLANIFICATION 6 À 15 ANS	MOYENS D'ACTION
--------------	---------------	---------	----------------------------	-------------	-----------------------------	-----------------

Enjeu 3.1 : Privilégier un développement des fonctions urbaines à l'intérieur des périmètres d'urbanisation

3.1.1 Privilégier un développement des fonctions urbaines à l'intérieur des périmètres d'urbanisation	MRC Municipalités	Élaborer et appliquer une réglementation permettant de favoriser un tel développement	X		X	Schémas d'aménagement
---	------------------------------------	---	---	--	---	-----------------------

Enjeu 3.2 : Maintenir un niveau acceptable du bruit routier en bordure des routes majeures

3.2.1 – Planifier tout développement futur en fonction de marges de recul suffisantes (en respectant le cadre bâti existant) ou selon des mesures d'atténuation sonore efficaces	MRC Municipalités MTQ	Définir et faire respecter des marges de recul adéquates	X		X	Schémas d'aménagement ou RCI
		Réaliser toute nouvelle construction routière en fonction de l'approche de « planification intégrée » de la Politique sur le bruit routier du MTQ	X		X	
3.2.2 – Surveiller plus étroitement les corridors des routes avec DJME** > 5 000 véhicules	MRC CLD Municipalités Entreprises de camionnage	Promouvoir des opérations de sensibilisation auprès des camionneurs et des associations de camionneurs afin d'éliminer certains comportements indésirables et inappropriés en milieu habité	X		X	Campagnes publicitaires, journaux, dépliants, rencontres
	SQ MTQ	Mieux gérer l'utilisation des freins moteurs	X		X	Études, campagnes publicitaires
3.2.3 – Si nécessaire, et en concertation avec les intervenants concernés, apporter les correctifs requis aux secteurs problématiques actuels selon les orientations énoncées dans la Politique sur le bruit routier	Municipalités MRC MTQ	Repérer ces zones problématiques et intervenir au besoin en fonction de l'approche « corrective » de la Politique sur le bruit routier du MTQ (coûts des études et travaux : 50 % MTQ, 50 % municipalités)	X		X	Constats et analyses sonores et, si nécessaire intervention physique dans le secteur problématique

Enjeu 3.3 : Si possible, maintenir les GES à leur plus bas niveau

3.3.1 – Promouvoir des opérations qui favorisent le contrôle des émissions des GES	MTQ	Favoriser une plus grande utilisation du transport ferroviaire et maritime (voir orientations 4.3.1, 4.3.2, 4.4.1)	X		X	
--	------------	--	---	--	---	--

Enjeu 3.4 : Mettre en valeur les entités paysagères du plateau, des vallées, des montagnes, de l'Île-aux-Coudres, du plateau côtier et du fleuve

3.4.1 – Avoir une vision globale de la région et de ses caractéristiques paysagères	MTQ MRC Municipalités	Être vigilant quant à la pollution visuelle le long des corridors routiers	X		X	
3.4.2 – Fixer les principaux objectifs d'aménagement et de mise en valeur des nombreuses caractéristiques de la région suivant cette vision	MTQ	Respecter et bonifier l'aspect visuel des abords de routes lors de travaux majeurs	X		X	Axes d'intervention sur le réseau routier
	MTQ MRC Municipalités	Lors d'interventions majeures sur le réseau supérieur, intégrer des belvédères lorsque cette mesure s'avère souhaitable	X		X	Axes d'amélioration et de développement du réseau routier
3.4.3 – Reconnaître le paysage comme une ressource à préserver et à mettre en valeur	MTQ	Aménager un belvédère dans la Côte des Éboulements	X			Axes d'intervention sur le réseau routier

* Les termes en caractères gras indiquent les intervenants responsables de l'action.

** DJME : Débit journalier moyen estival

PLAN D'ACTION

POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES ET L'INTERMODALITÉ

ORIENTATIONS	INTERVENANTS*	ACTIONS	PLANIFICATION 1 À 5 ANS	FICHE NO	PLANIFICATION 6 À 15 ANS	MOYENS D'ACTION
--------------	---------------	---------	----------------------------	-------------	-----------------------------	-----------------

Enjeu 4.1 : Maintenir la fonctionnalité du réseau de camionnage, plus précisément sur la route 138, en assurant le maximum de sécurité à l'ensemble des usagers

4.1.1 – Améliorer la circulation du trafic lourd et la rendre plus sécuritaire	MTQ MRC	En plus des orientations 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.2.1 1.2.2, 1.3.1 et 1.4.1, analyser avec le milieu toute autre intervention qui pourrait rendre le camionnage plus sécuritaire	X		X	Ex. : Dans le cadre de l'analyse du syndrome de la traverse, ajouter sur la route 138, entre La Malbaie et Baie-Sainte-Catherine, des voies auxiliaires pour le dépassement des véhicules lourds
--	--------------------	--	---	--	---	--

Enjeu 4.2 : Soulager le réseau routier, surtout sur la route 138, d'une partie du camionnage et possiblement du transport de matières dangereuses en utilisant d'autres modes de transport

4.2.1 – Favoriser l'intermodalité	MTQ MRC CLD	Mêmes actions que pour les orientations 4.3.1, 4.3.2, 4.4.1 et 4.4.2	X		X	
-----------------------------------	----------------------------	--	---	--	---	--

Enjeu 4.3 : Favoriser une plus grande utilisation de la ligne de chemin de fer actuelle pour le transport des marchandises et, éventuellement, pour le transport des personnes à des fins touristiques

4.3.1 – Promouvoir l'utilisation du transport ferroviaire	CLD MRC CRCDQ CFIL MTQ Industries	Sensibiliser le milieu aux avantages du transport ferroviaire dans un contexte d'intermodalité	X		X	Étude de marché ? Publicité ?
4.3.2 – Améliorer la compétitivité de la ligne de chemin de fer	CFIL MTQ CLD MRC CRCDQ	Appuyer le CFIL dans la recherche de financement pour l'amélioration de ses infrastructures	X		X	Programme de subvention des infrastructures du MTQ Possibilité d'améliorer les aires de chargement de Saint-Joseph-de-la-Rive et de Baie-Saint-Paul

* Les termes en caractères gras indiquent les intervenants responsables de l'action.

PLAN D'ACTION

TRANSPORT DES MARCHANDISES ET L'INTERMODALITÉ (suite)

ORIENTATIONS	INTERVENANTS*	ACTIONS	PLANIFICATION 1 À 5 ANS	FICHE NO	PLANIFICATION 6 À 15 ANS	MOYENS D'ACTION
--------------	---------------	---------	----------------------------	-------------	-----------------------------	-----------------

Enjeu 4.4 : Favoriser une plus grande utilisation du port de Pointe-au-Pic en accord avec la Politique de transport maritime et fluvial et en complémentarité avec le Plan de transport de la Côte-Nord

4.4.1 – Promouvoir l'utilisation du port de Pointe-au-Pic	CRAPP CLD MRC MTQ CRCDQ Industries	Sensibiliser le milieu aux avantages du transport maritime dans un contexte d'intermodalité	X		X	
4.4.2 – Améliorer la compétitivité du port de Pointe-au-Pic	CRAPP CLD MRC MTQ CRCDQ	Appuyer la CRAPP dans la recherche de financement pour l'amélioration de ses infrastructures	X		X	Programme d'aide en transport maritime Notes : Le gouvernement fédéral n'a pas encore transféré la gestion du port. Dans son plan de développement, la CRAPP a exprimé des besoins de l'ordre de 15 M\$ pour les cinq prochaines années (poste d'amarrage supplémentaire, rampe ro-ro, entrepôt).

Enjeu 4.5 : Maintenir la qualité, la sécurité et la fiabilité des trois services de traversiers dans Charlevoix

4.5.1 – Soutenir les trois services de traversiers	STQ MTQ MRC CRCDQ	Soutenir les intervenants dans leurs actions, notamment en ce qui concerne les accès routiers	X		X	
--	--------------------------------------	---	---	--	---	--

Enjeu 4.6 : Conserver et même améliorer l'aéroport de Charlevoix pour stimuler davantage le tourisme dans la région

4.6.1 – Soutenir l'aéroport de Charlevoix	MRC Manoir Richelieu Casino de Charlevoix MTQ CRCDQ	Soutenir les intervenants dans leurs actions d'amélioration, notamment en analysant l'opportunité de remettre la responsabilité de la route d'accès au MTQ, selon les principes de base de la répartition de 1993	X		X	
---	--	---	---	--	---	--

* Les termes en caractères gras indiquent les intervenants responsables de l'action.

PLAN D'ACTION

POUR LE TRANSPORT RÉCRÉATIF

ORIENTATIONS	INTERVENANTS*	ACTIONS	PLANIFICATION 1 À 5 ANS	FICHE NO	PLANIFICATION 6 À 15 ANS	MOYENS D'ACTION
--------------	---------------	---------	----------------------------	-------------	-----------------------------	-----------------

Enjeu 5.1 : Fournir aux usagers des réseaux cyclable et pédestre intégrés et sécuritaires

5.1.1 – Soutenir le développement des réseaux cyclable et pédestre dans le cadre des politiques actuelles et en conformité avec les schémas d'aménagement	MRC MTQ	S'associer aux MRC et aux intervenants du milieu pour planifier, s'il y a lieu, l'utilisation du réseau routier supérieur pour le développement du réseau cyclable (plus particulièrement dans les vallées des rivières du Gouffre et Malbaie)	X		X	Politique sur le vélo
	MTQ MRC Municipalités	Paver les accotements dans les secteurs qui offrent des points d'intérêt	X		X	Axe d'amélioration du réseau routier Politique sur le vélo
	MTQ	Rendre plus sécuritaires les traverses des axes routiers pour les réseaux cyclable et pédestre	X		X	Signalisation adéquate

Enjeu 5.2 : S'assurer que les traverses routières de sentiers de motoneige et de VTT soient sécuritaires et conformes aux normes du Ministère

5.2.1 – Encadrer le développement de ces activités de plein-air (motoneige et VTT) en conformité avec les politiques actuelles et les éléments de sécurité en vigueur au MTQ	MRC CLD Municipalités MTQ	Assurer un développement structuré en concertation avec le milieu	X		X	
5.2.2 – Rendre sécuritaires et conformes aux nouvelles normes les traverses de motoneige	MTQ MRC Municipalités	Rendre plus sécuritaires les traverses des axes routiers par les sentiers de motoneige	X		X	Programme d'entretien du MTQ

* Les termes en caractères gras indiquent les intervenants responsables de l'action.

SYNTHÈSE FINANCIÈRE

SYNTHÈSE FINANCIÈRE

DES PRINCIPALES ACTIONS RETENUES • TRANSPORT ROUTIER

ORIENTATIONS	INTERVENANTS	ACTIONS	PLANIFICATION 1 À 5 ANS	FICHE TECHNIQUE
1.1.2 – Maintenir fonctionnel (géométrie, circulation) l'axe stratégique de la route 138	MTQ	Améliorer les côtes	~ 20 M\$	1
	MTQ	Améliorer les intersections	~ 12 M\$	2
	MTQ	Paver les accotements	~ 1,5 M\$	3
1.1.3 – Maintenir fonctionnelles (géométrie, circulation) les routes du réseau supérieur	MTQ	Améliorer les côtes	~ 5 M\$	4-5
	MTQ	Procéder à diverses améliorations	~ 1,5 M\$	6
1.1.4 – Porter une attention particulière aux traversées d'agglomération	MTQ	Réaliser le projet de traversée de l'agglomération de Saint-Irénée	~ 6 M\$	7
	MTQ	Réaliser en priorité les études de traversée d'agglomération de Baie-Saint-Paul (route 138) et de La Malbaie (route 362)		8-9
1.2.1 – Intervenir sur le réseau routier sur une base régulière	MTQ	Investir 2 M\$ au cours des cinq premières années dans des interventions de conservation du réseau routier (pavage et renforcement) (ceci représente environ une vingtaine de kilomètres par année)	~ 10 M\$	
1.3.1 – Maintenir à jour les évaluations structurales des ponts de la région de Charlevoix et intervenir au besoin	MTQ Municipalités	Analyser ponctuellement le cas des quinze structures retenues dans le Diagnostic et intervenir au besoin	au besoin	10
1.4.1 – Effectuer des études de sécurité sur les sites qui présentent un ratio Ta/Tc supérieur à 1,50	MTQ	Étudier les sites problématiques et intervenir au besoin (si possible, étendre ces études de sécurité aux sites présentant un ratio Ta/Tc supérieur à 1,00)	au besoin	
TOTAL			~ 56 M\$	

~ environ

SYNTHÈSE FINANCIÈRE

DES PRINCIPALES ACTIONS RETENUES • INTERMODALITÉ

ORIENTATIONS	INTERVENANTS	ACTIONS	PLANIFICATION 1 À 5 ANS	FICHE TECHNIQUE
4.3.2 – Améliorer la compétitivité de la ligne de chemin de fer	CFIL MTQ CLD	Appuyer le CFIL dans la recherche de financement pour l'amélioration de ses infrastructures	~ 1,5 M\$	
4.4.2 – Améliorer la compétitivité du port de Pointe-au-Pic	CRAPP CLD MRC MTQ CRCDQ	Appuyer la CRAPP dans la recherche de financement pour l'amélioration de ses infrastructures	à définir	
TOTAL			~ 1,5 M\$	

~ environ

FICHES TECHNIQUES

Fiche technique n°1

AMÉLIORATION DES CÔTES SUR LA ROUTE 138



PROBLÉMATIQUE :

Sur le territoire de Charlevoix, la route 138 comporte 11 côtes retenues lors de l'exercice de repérage des côtes à risque réalisé pour l'ensemble de la Direction de Québec. Les critères qui ont servi à l'évaluation des côtes sont les suivants : sécurité (accidents), échauffement des freins, géométrie, circulation et points durs.

ÉTAPES DE RÉALISATION :

- Trois côtes apparaissant sur la carte ci-jointe seront corrigées dans les cinq prochaines années.
- Les autres côtes seront étudiées sur la base des critères de sécurité et, en fonction des résultats, des interventions pourront être programmées dans la période prévue de 6 à 15 ans.

INVESTISSEMENT :

Environ 20 M\$ dans les cinq premières années :

Côte des Témoins de Jéhovah	~ 12 M\$
Côte à Matou	~ 6 M\$
Côte à Cabot	~ 2 M\$

Fiche technique n°2

AMÉLIORATION DES INTERSECTIONS AVEC LA ROUTE 138



PROBLÉMATIQUE :

Sur la route 138, six intersections présentent des anomalies sur le plan de la géométrie et deux nouvelles intersections seront aménagées. Ces interventions vont contribuer à améliorer la circulation et la sécurité sur l'axe stratégique de la 138.

ÉTAPES DE RÉALISATION :

Les intersections suivantes seront probablement aménagées au cours des cinq premières années du Plan de transport :

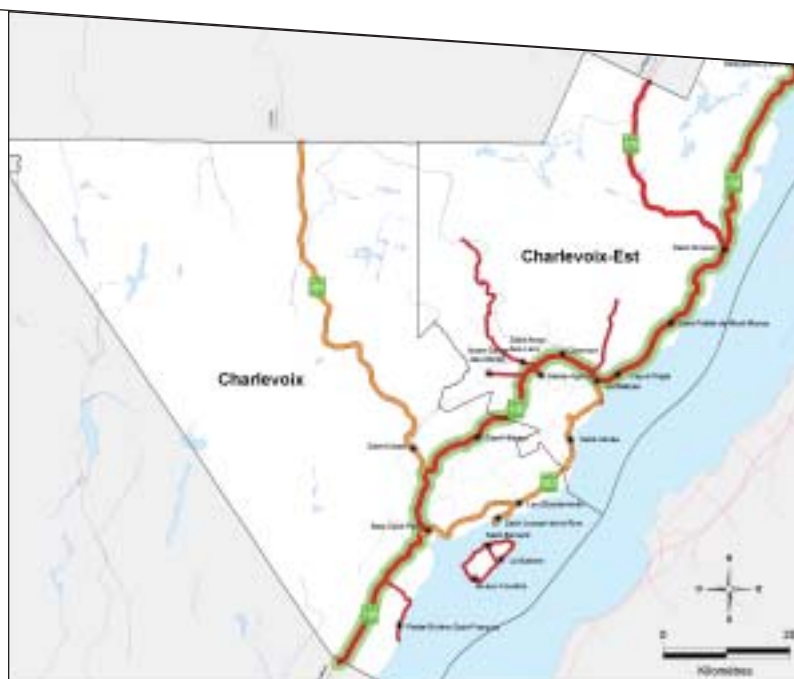
1. Nouvelle intersection Centre de ski Le Massif (Petite-Rivière-Saint-François)
2. Intersection route 362 (Baie-Saint-Paul)
3. Nouvelle intersection chemin de contournement (Saint-Hilarion)

4. Intersection 4^e Rang-chemin Ruisseau des frênes (Saint-Hilarion)
5. Intersection chemin Ruisseau des frênes (La Malbaie)
6. Intersection route du Bas-de-l'Anse (La Malbaie)
7. Intersection est du chemin de Port-au-Persil (Saint-Siméon)
8. Intersection rue Leclerc (Baie-Sainte-Catherine)

INVESTISSEMENT :

Environ 12 M\$

PAVAGE DES ACCOTEMENTS SUR LA ROUTE 138



PROBLÉMATIQUE :

Reconnu comme mesure efficace sur le plan de la sécurité, le pavage des accotements sur la route 138 a été amorcé il y a plusieurs années. L'investissement prévu permettra de finaliser le pavage des accotements sur tout le parcours de la route 138 dans Charlevoix.

ÉTAPES DE RÉALISATION :

Les travaux seront réalisés au cours des cinq premières années du Plan de transport.

INVESTISSEMENT :

Environ 1,5 M\$ dont 1 M\$ réalisé lors de l'exercice financier 2002-2003.

Fiche technique n° 4

AMÉLIORATION DE LA CÔTE DE LA MARTINE (COURBE DE L'ÉRABLIÈRE, PETITE-RIVIÈRE- SAINT-FRANÇOIS)



PROBLÉMATIQUE :

Cette côte a été retenue lors de l'exercice de repérage des côtes à risque réalisé pour l'ensemble de la Direction de Québec. Les critères qui ont servi à l'évaluation des côtes sont les suivants : sécurité (accidents), échauffement des freins, géométrie, circulation et points durs. La Côte de La Martine, retenue au lendemain de la tragédie de la Grande Côte des Éboulements, a fait l'objet d'un projet de réfection.

ÉTAPES DE RÉALISATION :

Les travaux pour la Côte de La Martine sont présentement en cours et devaient être terminés pour l'exercice financier 2002-2003.

INVESTISSEMENT :

Environ 4 M\$

Fiche technique n° 5

AMÉLIORATION DE LA CÔTE DES PRÊTRES (SAINT-URBAIN)



PROBLÉMATIQUE :

La Côte des Prêtres a été retenue comme problématique au lendemain de la tragédie de la Grande Côte des Éboulements et fait l'objet d'un projet de réfection. Elle fait également partie d'un secteur problématique quant aux courbes sur la route 381.

ÉTAPES DE RÉALISATION :

Les travaux sont présentement en cours dans cette côte et devaient être complétés lors de l'exercice financier 2002-2003.

INVESTISSEMENT :

Environ 1 M\$

Fiche technique n° 6

RÉAMÉNAGEMENT DE L'INTERSECTION DE LA ROUTE 362 (RUE FAFARD) ET DE LA RUE SAINTE-ANNE (BAIE-SAINT-PAUL)



PROBLÉMATIQUE :

Cette intersection est considérée comme problématique sur le plan de la sécurité avec 31 accidents enregistrés pour les années 1997 à 1999. La géométrie particulière de cette intersection au cœur même de la partie la plus urbanisée de Baie-Saint-Paul fait l'objet d'un projet de réfection.

ÉTAPES DE RÉALISATION :

Les travaux seront réalisés au cours des cinq premières années du Plan de transport.

INVESTISSEMENT :

Environ 0,5 M\$

TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION DE SAINT-IRÉNÉE (ROUTE 362)



PROBLÉMATIQUE :

Le projet est issu d'une demande de la municipalité et s'inscrit dans la volonté de la Direction de Québec d'améliorer la sécurité des côtes à risque de Charlevoix. Il est élaboré avec l'approche des aménagements routiers dans la traversée des agglomérations qui a l'avantage de s'appuyer sur une consultation du milieu. Plusieurs aspects sont considérés, comme la circulation, la sécurité (le potentiel de véhicules lourds en détresse), la géométrie, le développement urbain de même que les différents usagers, notamment les conducteurs, les piétons et les riverains. Les principes de base du projet ont été acceptés par le Conseil municipal en mars 2002.

ÉTAPES DE RÉALISATION :

La première phase du projet devrait être réalisée au cours de l'exercice financier 2004-2005. Les phases 2 et 3 pourraient être réalisées dans les cinq premières années du Plan de transport.

INVESTISSEMENT :

Environ 6 M\$

Fiche technique n° 8

ÉTUDE DE LA TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION DE LA CÔTE BELLEVUE (ROUTE 362) DANS LE QUARTIER DE POINTE-AU-PIC (LA MALBAIE)



PROBLÉMATIQUE :

La Côte Bellevue fait partie des côtes à risque sur la route 362. Elle comporte également une intersection (362 et Côte Taft) considérée comme problématique sur le plan de la sécurité avec 11 accidents enregistrés pour les années 1997 à 1999.

L'environnement difficile de cette côte, l'accès à des équipements touristiques majeurs (Casino de Charlevoix et Manoir Richelieu), une traverse à niveau et l'accès au port de Pointe-au-Pic sont autant de problématiques qui justifient une étude de traversée d'agglomération.

ÉTAPES DE RÉALISATION :

En décembre 2002, le MTQ a offert à la municipalité de La Malbaie d'amorcer une telle étude qui débutera au cours de l'hiver 2003 avec la mise sur pied d'un comité directeur et d'un comité technique.

INVESTISSEMENT :

À préciser

ÉTUDE DE TRAVERSÉE DE L'AGGLOMÉRATION DE BAIE-SAINT-PAUL (SECTEUR COMMERCIAL SUR LA ROUTE 138)



PROBLÉMATIQUE :

Ce tronçon de la route 138 qui traverse un secteur commercial de Baie-Saint-Paul présente plusieurs points faibles du point de vue de la sécurité routière et de la circulation. On y trouve notamment les intersections avec la route de l'Équerre et avec le boulevard Mailloux et un segment de 500 mètres à l'ouest de cette dernière intersection.

Localisé au pied de la côte Saint-Antoine, ce secteur à risque pourrait être étudié selon l'approche des traversées d'agglomération. Dans le cadre de cette étude, le MTQ voudrait analyser également la possibilité d'un scénario de contournement.

ÉTAPES DE RÉALISATION :

Avec l'accord de la municipalité, l'étude pourrait être amorcée en 2003.

INVESTISSEMENT :

À préciser

Fiche technique n° 10

ANALYSE DES QUINZE STRUCTURES RETENUES DANS LE DIAGNOSTIC



PROBLÉMATIQUE :

Selon le seuil d'intervention du Ministère, les quinze structures indiquées sur la carte pourraient nécessiter des interventions au cours des prochaines années.

ÉTAPES DE RÉALISATION :

Analyser ponctuellement les structures visées et programmer des interventions au besoin.

INVESTISSEMENTS :

À préciser à la suite des analyses

